



## 8. Trafikanalyse og byudvikling for Nordhavn samt program for helhedsplan/strukturplan for Ydre Nordhavn, mv. (2018-0160942)

Udvalgene skal tage stilling til forvaltningernes anbefaling om planlægning for bebyggelse udover 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn inden Nordhavnstunnellens åbning og tage stilling til forvaltningernes bemærkninger til program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn.

### Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkender,

1. forvaltningernes anbefaling om, at planlægning for bebyggelse udover 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn tidligst må være klar to år inden Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027),
2. forvaltningernes bemærkninger til program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn angivet i løsningsafsnittet og i bilag 2.

**Teknik- og Miljøudvalget** godkendte indstillingen på sit møde den 1. oktober 2018, jf. "Oversigt over politisk behandling".

### Problemstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 19. marts 2018 og den 23. april 2018 og Økonomiudvalgets møde den 8. maj 2018 fremlagde Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen en sag om undersøgelse af mulighed for højhuse i Ydre Nordhavn. På møderne blev forvaltningernes forslag til tidsplan (bilag 6) godkendt.

Københavns Kommune har i 2012 indgået en principaftale med Staten og By & Havn om planlægning for 870.000 m<sup>2</sup> etageareal byggeri i Nordhavn inden Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027). By & Havn har henover sommeren 2018 udarbejdet en trafikanalyse for at undersøge, om der kan byudvikles mere end 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn, inden Nordhavnstunnellen åbner. Analysen giver ikke forvaltningerne anledning til at ændre den tidsplan, der blev godkendt af udvalgene 23. april og 8. maj 2018.

Teknik- og Miljøudvalget behandlede sagen den 17. september 2018 og sendte den tilbage til forvaltningen med henblik på, om drøftelse med By & Havn og MOE vil give nye oplysninger og vurderinger i sagen.

### Løsning

Forvaltningerne har modtaget følgende materiale fra By & Havn: Trafikanalyse for Nordhavn (bilag 3), program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn (bilag 4) samt tilkendegivelser om proces for design af højhuse, fremrykning af metro samt borgerinddragelse (bilag 5). Materialet fremlægges og kommenteres i denne indstilling.

## **Kommuneplan**

Ydre Nordhavn er perspektivområde i Kommuneplan 2015, og en byudvikling her kræver en ændring af rækkefølgeplanen i kommuneplanen. Trafikanalyse for Nordhavn belyser, hvornår Ydre Nordhavn eller dele af Ydre Nordhavn tidligst kan byudvikles. Der tages stilling til revision af rækkefølgeplanen i Forslag til Kommuneplan 2019.

## **Trafikanalyse for Nordhavn**

By & Havn har fået udarbejdet en trafikanalyse, der belyser, hvorvidt trafikken kan afvikles med et acceptabelt trafikalt serviceniveau, hvis Nordhavn udbygges med mere end 870.000 m<sup>2</sup> etageareal inden Nordhavnstunnelen er åbnet.

Hovedfokus i trafikanalysen er krydset Kalkbrænderihavnsgade-Sundkrogsgade, som er det hårdest belastede sted i vejnettet, da størstedelen af trafikken til byområdet skal gennem dette kryds. Trafikanalysen behandler tre scenarier for bebyggelsesstruktur: Et hovedscenarie Basis 2025 med placering af 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i den indre del af Nordhavn, et alternativ Scenarie A tilføjet en rummelighed på 141.250 m<sup>2</sup> etageareal i Ydre Nordhavn svarende til H. C. Andersen Adventure Tower-projektet (HCAAT) samt et alternativ Scenarie B med den samme rummelighed som Scenarie A, men hvor der er flyttet en rummelighed på 75.000 m<sup>2</sup> fra Levantkaj til Ydre Nordhavn.

Analysen konkluderer, at alene udbygning af 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn medfører, at krydset bliver overbelastet, og *"bevægelsesfriheden kun forefindes i begrænset omfang"*. En udbygning med HCAAT vil yderligere forstærke krydsets kapacitetsmæssige udfordringer markant. Se bilag 2 for uddybning. MOE, der har udarbejdet trafikanalysen for By & Havn, har vurderet, at det ikke vil være relevant at udvide trafikanalysen med undersøgelser af andre forbedringsmuligheder, da det ikke forventes at kunne ændre de trafikale konklusioner væsentligt.

Forvaltningerne anbefaler på baggrund af trafikanalysen, at byggeretsgivende plangrundlag for bebyggelse udover 870.000 m<sup>2</sup> etageareal tidligst må være klar to år inden Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027) for at hindre alvorlige trafikproblemer. Hvis Nordhavnstunnellen bliver forsinket i forhold til den nuværende tidsplan, foreslår forvaltningerne at udskyde vedtagelse af plangrundlaget tilsvarende, så det først vedtages tidligst to år inden åbningen og så tunnelen er klar, når byggeriet ibrugtages.

I en tidligere trafikanalyse, (udarbejdet af Rambøll for HCAAT og vedlagt indstilling i april/maj) om trafikken til HCAAT er det foreslået, at der indføres shuttlebusser fra Orientkaj St. (åbner 2020) til HCAAT for at reducere antallet af gæster der kommer i bil. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at uanset shuttlebusserne er der et trængselsproblem i krydset allerede ved udbygning af 870.000 m<sup>2</sup> etageareal, og trængselsproblemet forværres med HCAAT. På den baggrund ser Teknik- og Miljøforvaltningen ikke shuttlebusser som en løsning på de trafikale udfordringer.

Trafikanalysen viser ikke, hvornår kapaciteten i vejkrydsene er opbrugt i hovedscenariet Basis 2025. Forvaltningen er i dialog med By og Havn om udviklingen af en del af Levantkaj. I den anledning vil der også blive set mere detaljeret på de afledte trafikale konsekvenser af denne byudvikling.

### ***Tidsmæssig fremrykning af metro***

I forvaltningernes indstilling om mulighed for højhuse i Ydre Nordhavn fra april-maj 2018 fremgik bl.a., at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget medio 2018 ville blive præsenteret for muligheder for tidsmæssig fremrykning af Nordhavnsmetrostationerne Levantkaj St. og Krydstogtkaj St. (se bilag 7 oversigtskort).

En tidsmæssig fremrykning af metrostationerne skal aftales med staten og Frederiksberg Kommune. En tidsmæssig fremrykning vil påføre Metroselskabet ekstra omkostninger, særligt i den periode som ligger forud for en generel byudvikling af områderne grundet færre passagerindtægter. By & Havn bør i givet fald belyse, i hvilken udstrækning selskabets ejerkreds er villig til at bidrage økonomisk til en tidsmæssig fremrykning. Se også øvrige bemærkninger til tidsmæssig fremrykning af metro i Bilag 2.

By & Havn vurderer, at de to stationer først vil kunne ibrugtages i 2025 på baggrund af containerterminalens fraflytning ultimo 2021, og under forudsætning af aftaler med staten og Frederiksberg Kommune. Fremrykning af åbning for nye metrostationer til 2025 er baseret på en foreløbig vurdering. Derfor er der for nuværende ikke en endelig afklaring af, hvornår området kan forsynes med metro, og det vil forventeligt først være afklaret efter en eventuel planproces for HCAAT er igangsat. Dermed kan åbningstidspunktet potentielt vise sig at blive senere end 2025.

Forvaltningerne bemærker, at den fremlagte trafikanalyse for Nordhavn allerede antager, at 45 % af de besøgende til HCAAT kommer med kollektiv trafik, og derfor vil en tidsmæssig fremrykning af metrostationerne ikke ændre væsentlig på analysens konklusioner for krydset Kalkbrænderihavnsvej-Sundkrogsgade. Forvaltningerne vurderer på den baggrund, at en tidsmæssig fremrykning ikke vil afhjælpe områdets trafikale udfordringer i forhold til bebyggelse udover 870.000 m<sup>2</sup> etageareal inden åbning af Nordhavnstunnellen.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningerne derfor, at kommunen ikke går videre i en proces for fremrykning og tidlig åbning af to nye metrostationer i Ydre Nordhavn.

### ***Program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn***

By & Havn har udarbejdet et program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn, jf. bilag 4. En række fysiske parametre er ændret og/eller præciseret i forbindelse med vedtagelse af lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S i 2011 og i forbindelse med arbejdet med henholdsvis yderligere metro og Nordhavnstunnelen.

By & Havn foreslår (bilag 4), at fokus i revision af helhedsplan/strukturplan vil være Ydre Nordhavn set i sammenhæng med allerede planlagte områder i Indre Nordhavn. Da der er tale om en revision af Strukturplanen fra 2010 og på baggrund af bl.a. præciseringer af lovgrundlag og større infrastrukturprojekter finder By & Havn det ikke oplagt at afholde konkurrence om helhedsplanen, men vil afprøve tre scenarier for bebyggelsesstrukturer med fokus på bygningshøjder.

Forvaltningerne har bemærkninger til dette oplæg, for at sikre en opdateret og bred belysning af byggemulighederne i Ydre Nordhavn (bilag 2).

By & Havn er ikke forpligtet til at udskrive konkurrence for revision af helhedsplan/strukturplan for Ydre Nordhavn. En arkitektkonkurrence ville dog kunne belyse de bebyggelsesmæssige muligheder og konsekvenser bredere end blot 3 scenarier med udgangspunkt i den eksisterende strukturplan.

Der er f.eks. ved Arena kvarteret i Ørestad afholdt konkurrence om en revideret helhedsplan.

Forvaltningerne foreslår bl.a.,

- at der i ny helhedsplan/strukturplan skal indgå skitser eller volumenstudier, der viser forskellige scenarier oplevet i øjenhøjde gadeniveau fra relevante positioner i Nordhavn og andre steder i byen, hvor højhuse/byggeri vil være synligt.
- at såfremt der ikke afholdes arkitektkonkurrence om den reviderede helhedsplan, anbefaler forvaltningerne, at der skal være fem scenarier; et basisscenario i københavnsk skala, højhuse på 100 – 150 meter *samlet i en gruppe*, højhuse på 100 – 150 meter *spredt i området*, et enkelt højhus på 280 meter, samt tre højhuse på op til 280 meter. Herudover henvises til øvrige bemærkninger i bilag 2.
- at kommunens politikker og strategier inddrages
- at stormflodsløsninger og klimasikring belyses.

### ***Borgerinddragelsesproces***

By & Havn har tradition for at inddrage borgere og interessenter i forbindelse med byudviklingsprojekter og bygge- og anlægsprojekter. Det er By & Havns intention at fortsætte denne tradition, når de næste bykvarterer skal udvikles. Forvaltningerne vurderer, at der bør gennemføres borgerinddragelse om revision af helhedsplan/strukturplan.

### ***Proces for højhusdesign***

By & Havn er enig med kommunens arkitekturpolitik i, at gennemførelse af konkurrencer eller parallelopdrag kan bidrage til at få en bred belysning af designmuligheder og arkitektonisk kvalitet, og By & Havn er i givet fald indstillet på at stille tilsvarende krav.

## **Økonomi**

Indstillingen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

## **Videre proces**

By & Havn forventer, at revision af helhedsplan/strukturplan kan foreligge i første kvartal 2019.

Når Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget har godkendt indstillingen, vil forvaltningerne orientere By & Havn om udvalgenes beslutning og fortsat følge den vedtagne proces- og tidsplan. Jf. beslutning fra Teknik- og Miljøudvalget den 23. april 2018 og Økonomiudvalget den 8. maj 2018.

## Oversigt over politisk behandling

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkender,

1. forvaltningernes anbefaling om, at planlægning for bebyggelse udover 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn tidligst må være klar to år inden Nordhavnstunnellens åbning (foreløbigt planlagt åbning i 2027),
2. forvaltningernes bemærkninger til program for revision af helhedsplan/strukturplan for Nordhavn angivet i løsningsafsnittet og i bilag 2.

### Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 1. oktober 2018

By & Havn v/Rita Justesen og Michael Soetmann samt MOE v/Henrik Paag og Marie Bangsbo deltog under behandlingen af punktet.

Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag:

”At tidsplanen tilrettelægges, så lokalplan for området kan vedtages i indeværende valgperiode.”

Ændringsforslaget blev ikke vedtaget med to stemmer mod otte. Ingen undlod at stemme.

For stemte: C og I.

Imod stemte: A, B, F, Ø og Å.

Indstillingens 1. at-punkt blev godkendt med otte stemmer mod to. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, Ø og Å.

Imod stemte: C og I.

Indstillingens 2. at-punkt blev godkendt uden afstemning.

Konservative Folkeparti, Liberal Alliance, Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne forventer, at der forud for igangsættelse af lokalplanarbejdet er sikkerhed for samtidighed mellem ibrugtagning af byggeriet og ibrugtagning af Nordhavnstunnelen.”

Et samlet udvalg afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne ønsker, at der i revisionen af helhedsplan/strukturplan udarbejdes en analyse af mulighederne for at lave et sammenhængende grønt forløb fra den nye containerhavn og ind mod Svanemøllehavnen.”

## Beslutning

Dagsordenspunkt 8: Trafikanalyse og byudvikling for Nordhavn samt program for helhedsplan/strukturplan for Ydre Nordhavn, mv. (2018-0160942)

## Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 23. oktober 2018

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra Teknik- og Miljøudvalgets møde den 1. oktober 2018:

”Partierne forventer, at der forud for igangsættelse af lokalplanarbejdet er sikkerhed for samtidighed mellem ibrugtagning af byggeriet og ibrugtagning af Nordhavnstunnelen.”

Et samlet Økonomiudvalg videreførte Teknik- og Miljøudvalgets protokolbemærkning fra Teknik- og Miljøudvalgets møde den 1. oktober 2018:

”Partierne ønsker, at der i revisionen af helhedsplan/strukturplan udarbejdes en analyse af mulighederne for at lave et sammenhængende grønt forløb fra den nye containerhavn og ind mod Svanemøllehavnen.”

## Bilag

[Bilag 1 - Overblik over den politiske behandling](#)

[Bilag 2 - Forvaltningernes bemærkninger til trafikanalyse og program for revision af strukturplan](#)

[Bilag 3 - Trafikanalyse Nordhavn 2018](#)

[Bilag 4 - Program for revision af strukturplan 2009 for Nordhavn](#)

[Bilag 5 - Brev fra By & Havn om Revision af Strukturplan 2009 for Nordhavn samt trafikanalyse, proces for højhusdesign, borgerinddragelsesproces og evt. fremrykning af Metro](#)

[Bilag 6 - Tidsplan fra Teknik- og Miljøudvalget den 23. april 2018 og Økonomiudvalget 8. maj 2018](#)

[Bilag 7 - Kort over metrolinje](#)

[Bilag 8 - Svar på spørgsmål fra Alex Vanopslagh om Trafikanalyse og byudvikling for Nordhavn.](#)

[Bilag 9 - Svar på spørgsmål om H. C. Andersen Adventure Tower og Park projektet i Nordhavn](#)

[Bilag 10 - Svar på spørgsmål fra Alex Vanopslagh om trafikanalyse i Ydre Nordhavn](#)